Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2854

06. 11. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Franziska Eichstädt-Bohlig, Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainder Steenblock und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/2654 —

Schnelle Bahnverbindungen zwischen der Hauptstadt Berlin und nord- und osteuropäischen Großstädten

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt ab Herbst 1995, die direkte Verbindung zwischen der deutschen Hauptstadt Berlin und der dänischen Hauptstadt Kopenhagen aufzugeben und durch die Umwegverbindung Berlin–Hamburg–Kopenhagen zu ersetzen.

Vorbemerkung

Eines der Ziele der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Neuordnung des Eisenbahnwesens ist die konsequente Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben sowie die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahnen des Bundes. Zu den unternehmerischen Aufgaben des Vorstandes der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehören seit Inkrafttreten der Bahnstrukturreform am 1. Januar 1994 u. a. die Gestaltung der Verkehrsangebote nach den Bedürfnissen des Marktes und die Betriebsabwicklung. Hierüber entscheidet die Konzernleitung der DB AG als privatrechtlich organisiertes Wirtschaftsunternehmen selbständig und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Bundesregierung nimmt in diesen Fragen keinen Einfluß. Dies gilt auch für Entscheidungen fremder Bahnverwaltungen.

Die Bundesregierung kann im Bahnbereich nur noch bedingt im Rahmen der ihr verbliebenen Zuständigkeit Auskunft geben. Unter Bezug auf das Schreiben von Staatsminister Anton Pfeifer vom

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 31. Oktober 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

21. Juni 1995 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung und die Absprache in der Sitzung dieses Ausschusses am 29. Juni 1995 beantwortet die Bundesregierung bis zur vorgesehenen abschließenden Entscheidung des Geschäftsordnungsausschusses im Herbst d. J. die Fragen 1 und 6 zum unternehmerischen Verantwortungsbereich der Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit.

1. Welche Gründe gibt es nach Ansicht der Bundesregierung, die Direktverbindung aufzugeben?

Die Einstellung durchgehender Reisezüge in der Relation Berlin–Warnemünde–Gedser–København H geht auf eine Entscheidung der Dänischen Staatsbahnen (DSB) und der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) zurück. Gründe hierfür sind eine unzureichende Verkehrsnachfrage in der Gesamtrelation, eine schlechte Auslastung der Kapazitäten und eine damit verbundene Unwirtschaftlichkeit des bisherigen Angebots.

2. Hält es die Bundesregierung für sinnvoll, daß die Direktverbindung gestrichen wird, insbesondere vor dem Hintergrund, daß allein die Verbindung Berlin–Hamburg in 1996 wegen Bauarbeiten von dreieinviertel Stunden auf vier Stunden verlängert wird?

   Welche Maßnahmen sind von seiten der Bundesregierung geplant, um den Beschluß der Deutschen Bahn AG dahin gehend zu beeinflussen, daß die Direktverbindung bestehen bleibt?

Die DB AG behält in ihrem Netz die Zugverbindungen Berlin–Warnemünde, wo eine Umsteigemöglichkeit auf die Fähre nach Gedser besteht, weiterhin bei. Ferner bietet die DB AG als Ersatz eine neue IR-Direktverbindung von Berlin–Lichtenberg über Wittenberge–Lübeck–Puttgarten–Rødby–Nykøbing nach København ohne Aufpreis an.

Auf die Antwort zur Frage 1 und die Vorbemerkung wird verwiesen.

3. Hält es die Bundesregierung für sinnvoll, daß es die bestehende Direktverbindung zwischen der Bundeshauptstadt Berlin und der polnischen Hafenstadt Szczecin, die bislang nur früh um 6.40 Uhr und abends um 22.35 Uhr besteht, auszuweiten, um zeitraubendes Umsteigen in Bummelzüge in Angermünde oder Pasewalk zu verhindern?

   Welche Maßnahmen sind von seiten der Bundesregierung geplant, um die Deutsche Bahn AG dahin gehend zu beeinflussen, die Direktverbindungen auszuweiten?

Die Bundesregierung nimmt auf das Zugangebot der DB AG (Zugart, Häufigkeit der Bedienung, Fahrplanlage), das sich am Verkehrsaufkommen orientiert, und auf entsprechende unternehmerische Entscheidungen keinen Einfluß.

4. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß solche dürftigen Bahnverbindungen von der Bundeshauptstadt in nord- und osteuropäische Nachbarländer und Großstädte ausreichend und angemessen sind?

Die beteiligten Bahnen der europäischen Nachbarländer richten ihr Zugangebot nach der Verkehrsnachfrage aus. Die Bundesregierung hat auf ausländische Bahnen keinen Einfluß.

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

5. Hält es die Bundesregierung für sinnvoll, leistungsfähige und schnelle Bahnverbindungen zwischen der deutschen Hauptstadt und osteuropäischen Großstädten bereitzustellen?

Ja, wenn eine entsprechende Verkehrsnachfrage für diese Verbindungen zu erwarten ist.

Im Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sind für den Ausbau der Infrastruktur für diese Verbindungen Maßnahmen unter „Länderübergreifende Projekte" eingestellt. Zum Ausbau dieser Strecken ist eine Vereinbarung mit den jeweilig betroffenen Nachbarländern erforderlich. Für die Verbindung Berlin–Dresden–Prag–Wien liegt seit Juni 1995 eine derartige Vereinbarung vor. In einer gemeinsamen ministeriellen Arbeitsgruppe Deutschland/Polen werden derzeit die notwendigen Untersuchungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecken Berlin–Warschau und Dresden–Breslau geführt.

6. Aus welchen Gründen benötigt Berlin einen aufwendigen und in der Finanzierung noch gar nicht gesicherten Bahntunneldurchstich und neuen Lehrter Zentralbahnhof, wenn die für diese Strecken vorgesehenen anschließenden Zugverbindungen schon vor dem ersten Tunnel-Spatenstich aufs Abstellgleis geraten?

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Eisenbahnkonzeption Berlin (Pilzkonzept) werden neben dem Nord-Süd-Tunnel mit dem zentralen Kreuzungsbahnhof Lehrter Bahnhof alle wichtigen Zulaufstrecken von und nach Berlin ausgebaut und vorhandene Lücken geschlossen. Damit werden seitens der Bundesregierung die infrastrukturellen Voraussetzungen für bessere Zugverbindungen geschaffen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333